

## Essai



### Cockpit

**Bien pensé.** Le plancher est un caillbotis de pin en trois parties pour faciliter le nettoyage. L'astuce trouvée par le chantier est la possibilité de transformer la partie centrale en table de cockpit grâce à deux pieds rabattables qui viennent se caler sur le bord des bancs. On aperçoit le hors-bord en puits sous le pontage arrière. Les trois coffres sont bien adaptés aux besoins réels de la croisière côtière.

### Carré

**Croisière possible.** Avec 1,36 mètre de hauteur sous barrots, le Méaban offre un confort optimal pour la petite croisière, avec quatre couchettes, un coin cuisine, un WC chimique et de nombreux équipements de rangement. On y trouve même une table à cartes escamotable.

# Méaban

Dessiné par François Vivier, le Méaban est un croiseur simple et élégant. Il devrait combler ceux qui pensent que les trésors de notre littoral sont un peu leur jardin.

Texte et photos Jean-Louis Guéry.  
Plans et infographie François Chevalier.

## Les joies du cabotage

« En fait, nous avons repris le programme du célèbre Bélouga, mais en plus habitable et en plus marin. » Si François Vivier n'hésite pas à révéler ses sources d'inspiration, il faut tout de même moduler son propos car le Méaban est finalement bien loin, modernité oblige, du célèbre bateau d'Eugène Cornu. Le vrai lien qu'on pourrait trouver entre ces deux voiliers est le programme pour lequel ils ont été conçus : un bateau transportable, facile à mettre en œuvre et offrant des aménagements permettant d'envisager la croisière côtière. Qui dit voilier transportable dit dériveur lesté. Un corollaire qui induit souvent un problème d'encom-

brement dû au puits. On touche là l'un des premiers atouts du Méaban, son puits de dérive étant placé sous le plancher du cockpit, il n'encombre ni celui-ci ni la partie habitable. Reste que le poids du bateau – un peu plus d'une tonne légère – nécessite une remorque à deux essieux et surtout une voiture de forte cylindrée. Lors de notre essai en baie de Saint-Malo, le bateau est arrivé par la route et l'un des premières surprises a été la rapidité de la préparation puisqu'en une petite heure, le bateau était prêt à larguer les amarres.

Le Méaban mérite que l'on s'attarde sur sa construction car, s'il est proposé barre en main par le chantier

Grand Largue, il l'est aussi sous forme de kit pour la construction amateur. Sortie du chantier, la coque en forme est réalisée en bois moulé de contreplaqué avec un grand bordé de fond développable. Les constructeurs amateurs peuvent utiliser ce même procédé ou le strip-planking (bordé latté). Dans les deux cas, le montage se fait sur un ensemble de cloisons transversales et longitudinales qui participe, avec la quille, à la rigidité du bateau.

**A BORD.** L'autre surprise que réserve le Méaban est sa stabilité initiale qu'il doit tout autant à son lest

de 315 kilos qu'à ses formes arrière assez larges et à son fond relativement plat.

Le cockpit est particulièrement spacieux (2,23 x 1,70 mètres) pour un équipage de quatre personnes, d'autant qu'il n'est pas entravé par une barre d'écoute et que la partie visible du puits de dérive se résume à une petite protubérance adossée à la cloison de la cabine. De là sort le palan, dont la démultiplication permet de s'affranchir d'un winch pour la remontée de l'appendice. Cet espace de manœuvre se prolonge par une petite plage arrière dans laquelle est encastré le puits du moteur hors-bord, la nourrice ayant sa place à l'intérieur du coffre bâbord. A l'intérieur, on retrouve l'ambiance bois peint, sans sophistication, qui a fait le charme des bateaux d'Herbulot ou d'Harlé. L'espace se divise en deux volumes, carré et cabine avant, séparés au niveau de la cloison par des équipements latéraux dans lesquels sont aménagés un réchaud et des rangements pour la cuisine. Le bateau offre quatre couchettes : une double à l'avant et deux façon cerceau qui font banquette autour

d'une table de carré amovible. La hauteur sous barrots (1,36 mètre) ne permet pas de se tenir debout.

**EN NAVIGATION.** Nous avions prévu pour cet essai de rejoindre Chauvey, malheureusement une météo capricieuse en a décidé autrement. Nous sommes donc restés dans les chenaux de la cité malouine, avec un vent ne dépassant pas les 10 nœuds. Le bateau est gréé en sloop avec grand-voile houari et foc complété pour le portant par un spi asymétrique amuré sur un petit bout-dehors. Un gréement traditionnel qui fait peu de concession au modernisme puisque, en dehors d'un emmagasineur de foc proposé en option, les manœuvres sont toutes en pied de mât. A la barre, le Méaban est agréable, correctement équilibré, et ses performances dans le petit temps sont tout à fait honorables pour ce type de voilier. Reste qu'il y aurait sans doute quelques points à revoir dans le gréement courant, notamment pour le palan d'écoute de grand-voile et pour les écoutes et bras de spi dont les taquets coinçeurs sont particulièrement mal placés.

J.L.Gu.



## Les chiffres de Voiles et Voiliers

### Prix et options

> Prix version de base :	44 800 €
> Prix du bateau essayé :	54 035 €
> Prix du bateau en construction amateur : plans	630 €
kit contreplaqué :	8 390 €
kit accastillage :	6 150 €
kit voiles et gréement :	3 100 €
> Principales options	
Pont en lattes de pin d'Oregon :	4 275 €
Spi asymétrique avec accastillage :	1 643 €

### Caractéristiques techniques comparées

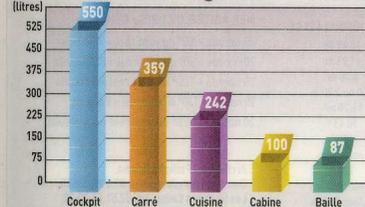
	MÉABAN	BÉLOUGA	SOLENN
Longueur de coque	6,82 m	6,50	6,97 m
Longueur flottaison	6,33 m	5,90 m	6,52 m
Largueur	2,30 m	2,23 m	2,55 m
Tirant d'eau	0,44-1,35 m	0,24-1,14 m	0,76-1,60 m
Voiture au près	28 m <sup>2</sup>	20 m <sup>2</sup>	27 m <sup>2</sup>
Déplacement léger	1 085 kg	750 kg	1 270 kg
Poids du lest	315 kg	100 kg	440 kg
Matériau	contreplaqué	contreplaqué	stratifié
Certification CE	C/5 ou D/7	C	C
Architecte	François Vivier	Eugène Cornu	Mortain/Mavrikios
Chantier	Grand Largue	Multi Service Nautic	Franck Roy
Prix ttc	44 800 €	29 800 €	94 760 €

### Nos 5 vitesses cibles

	MER PLATE, GV ET FOC
6 nœuds + 50° du vent réel =	2,5 nœuds
6 nœuds + 80° du vent réel =	3,2 nœuds
5 nœuds + 100° du vent réel =	3,4 nœuds
5 nœuds + 180° du vent réel =	1,9 nœud (voiles en ciseaux)
Au moteur (Honda 4,5 ch) =	5,5 nœuds

Architecte : François Vivier, [www.francois.vivier.info](http://www.francois.vivier.info)  
 Constructeur : Grand Largue, Le Sautrais, 22100 Callarguen, tél. 02.96.88.01.03, [www.grand-largue.fr](http://www.grand-largue.fr)

### Volumes de rangement



Volume total de rangement : **1 338 litres.**

Valeur moyenne pour ce type de bateau : **1 800 litres.**

**Modestes.** Le Méaban possède des volumes de rangement modestes. Deux raisons à cela : d'une part, de nombreux espaces sont remplis de mousse pour assurer l'insubmersibilité et, d'autre part, les deux couchettes latérales ainsi que le puits moteur réduisent le nombre et la taille des coffres de cockpit.

### Points forts

- Esthétique générale.
- Grand cockpit
- Facilement transportable par la route.

### Points faibles

- Détails de gréement courant à revoir.
- Sellerie bas de gamme.
- Rien de vraiment prévu pour l'eau douce ou l'éclairage.

### Conditions de l'essai

1 JOURNÉE À SAINT-MALO.  
VENT DE 5 À 10 NŒUDS,  
MER PLATE.

Retrouvez plus d'infos sur [voilessetvoiliers.com](http://voilessetvoiliers.com)

Léger, le Méaban démarre au moindre souffle. Par bonne brise, la raideur à la toile est assurée par les 120 kg de lest de la quille.

